

Stellungnahme zu den Ausführungen des „Bündnis lebenswerte Stadt“ vom 09.05.2004 und zum Antrag der Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 10.5.2004

Bei der Auseinandersetzung mit Vorschlägen und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung wie auch Forderungen aus den Reihen des Stadtrats ist zu berücksichtigen, dass die Regierung von Mittelfranken auf der Basis aktueller Fakten und Konzepte (Frühjahr 2004) den Entwurf des Luftreinhalteplans für den Gesamttraum der Städte / Fürth / Erlangen zu fertigen hat. Die Städte können insoweit nur ausgereifte Konzepte der Verwaltung, die von den zuständigen Gremien des Stadtrats bewertet und beschlossen worden sind, der Regierung von Mittelfranken als Material für den Luftreinhalteplan vorlegen.

Begrenzte Möglichkeiten für eine Reduzierung der Schadstoffbelastung

Wegen der zu erwartenden Zunahme des Verkehrsaufkommens muss die Verwaltung an ihrer Aussage festhalten, dass bei dem vorgeschlagenen Maßnahmenbündel zur Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes, auch in Nürnberg eher mit einer Stabilisierung des Fahrzeugverkehrs auf dem derzeitigen Niveau als mit einem spürbaren Rückgang zu rechnen ist.

Ob ein Mehr an Immissionsreduzierung durch gravierende Eingriffe in den Verkehr - z.B. durch Verkehrsbeschränkungen als Bestandteil des Luftreinhalteplans - möglich ist, ist mit gutem Grund anzuzweifeln. Die Erfahrungen der Beschränkungen der 90er Jahre bestätigen diese These nicht. Auch der Deutsche Städtetag lehnt die großflächigen Beschränkungen als untauglich ab. Der Vergleich mit südeuropäischen Städten trägt nicht, weil Nürnberg kein großflächiges Smog-Problem hat, sondern lokal begrenzte Überschreitungen (insbes. bei PM 10). Deshalb ist eine Beschränkung im Konzept der Verwaltung nicht vorgesehen (ergänzende Begründung im nächsten Punkt).

Handlungsspielräume für Verkehrsbeschränkungen

(„Bündnis lebenswerte Stadt und Stadtratsfraktion“ - BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN)

Citymaut:

Dieses Thema wurde ausführlich in der Sitzung des Umweltausschusses am 4.2.2004 diskutiert. Neue Argumente sind nicht erkennbar. Der Antrag auf Einführung einer City-Maut für die Nürnberger Altstadt wurde mehrheitlich abgelehnt. Dabei wurde auch das Argument der Sozialverträglichkeit mit berücksichtigt.

Fahrten mit geraden / ungeraden Kennzeichen:

Die Fragestellung ob eine derartige Beschränkung des Straßenverkehrs nicht nur auf den belasteten Straßen, sondern auf einer größeren Fläche – gebietsbezogen innerhalb des Mittleren Rings – ausgesprochen werden könnte, ist bereits geprüft worden.

Nach § 40 Abs. 2 BImSchG sind bei Eingriffen in den Straßenverkehr die Verkehrsbedürfnisse und die städtebaulichen Belange zu berücksichtigen. Eine großflächige Anwendung dieses Beschränkungsinstrumentes würde dazu führen, dass nicht nur jeglicher Durchgangsverkehr erheblich eingeschränkt würde, sondern vor allem der Zielverkehr von der Wohnung oder zu der Wohnung – auch bei nicht belasteten Straßen – diesen

Restriktionen unterliegen würde. Der Grundsatz des Übermaßverbotes und der Verhältnismäßigkeit lässt einen solchen gravierenden Eingriff in den Verkehr nicht zu.

Außerdem würde ein Vorgehen mit dem Instrument „gerade / ungerade Kennzeichen“ einen erheblichen Eingriff in den Wirtschaftsverkehr verursachen, der im Hinblick auf die Folgen absolut nicht vertretbar wäre.

Im Übrigen würde nach den Erfahrungen in südeuropäischen Städten solche Verkehrsbeschränkungen wegen der notwendigen Ausnahmegenehmigungen einen hohen bürokratischen Aufwand mit dem Problem der „Zuteilungsgerechtigkeit“ auslösen und theoretisch vorstellbare Kontrollen erheblich erschweren bzw. zu vorübergehenden Verkehrsstaus mit punktuelltem Anstieg der Schadstoffbelastung führen.

Kontrolle durch Polizei:

Die Problematik der Kontrollen durch die Polizei ändert sich nicht, wenn eine großflächige Anwendung dieser Verkehrsbeschränkung erwogen würde. Dies gilt insbesondere dann, wenn die Durchführung mit Ausnahmegenehmigungen erfolgen würde. Die Polizeidirektion Nürnberg würde auch in einem solchen Fall Kontrollen nicht vornehmen.

Konkrete Maßnahmen / Beschlusslage Frühjahr 2004

Das von der Verwaltung vorgestellte Maßnahmenbündel mit grundsätzlichen Aussagen lässt sich nur durch schrittweise Konkretisierung und im Rahmen eines realistischen Finanzierungskonzeptes umsetzen. Ein solches Finanzierungskonzept ist bei den Aktionsprogrammen in den nächsten Jahren zu erstellen. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzsituation der Stadt Nürnberg und der öffentlichen Haushalte (Zuschüsse von Land und Bund) bestehen allerdings keine großen Investitionsspielräume.

Der Schwerpunkt öffentlicher Personennahverkehr wird in einem ergebnisoffenen Gutachten „Nahverkehrsentwicklungsplan“ untersucht, das die Grundlage für Entscheidungen schaffen soll. Das Ergebnis dieses Gutachtens wird voraussichtlich Ende 2005 vorliegen. Wesentliche weichenstellende Entscheidungen der Politik zum ÖPNV können derzeit nur in sehr eingeschränktem Maß erfolgen.

Bis heute gibt es keine Computer-Simulationsmodelle, die bei der Flächengröße und komplexen Verkehrsinfrastruktur einer Großstadt wie Nürnberg für die Luftbelastung eine zuverlässige Berechnung ermöglichen, welche Schadstoffreduzierung im Einzelnen und in der Gesamtsumme verkehrsplanerische Entscheidungen bewirken. Die Vorgaben der EU und der 22. BImSchV lassen sich mit der Forderung nach einer quantitativen Bewertung der Effekte von verkehrslenkenden und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen derzeit nicht realisieren.

Bürgerbeteiligung und Bewertung der Anregungen durch die Verwaltung

Zu dem Vorwurf einer unzureichenden Bürgerbeteiligung hat bereits die Regierung von Mittelfranken gegenüber den „Einwendern“ Stellung genommen und eine Verlängerung des Zeitraums für die Bürgerbeteiligung abgelehnt.

Die Argumente aus den Anregungen und Vorschlägen zum Luftreinhalteplan im Rahmen der Bürgerbeteiligung waren zum Ende der Erarbeitung der Ausschussvorlage zwar teilweise bekannt, eine substantielle Bewertung war in der kurzen Zeit jedoch nicht möglich. Auf die Grobbewertung vom 7.5.2004 (siehe Anlage) wird verwiesen.

Viele der Anregungen und Vorschläge zum Luftreinhalteplan sind in der Vorlage für den Umwelt- und Verkehrsausschuss direkt oder indirekt positiv angesprochen worden.

Die Vorschläge und Anregungen aus der Bürgerbeteiligung, die von der Verwaltung auf ihre mögliche Realisierung geprüft werden, lassen sich noch nicht abschließend beurteilen.

Es bleiben dann im wesentlichen Vorschläge und Anregungen, wie

- City-Maut
- LKW-Sperrungen
- Neue Straßenbahnlinien
- Senkung der Preise für öffentliche Nahverkehrsmittel
- Erhöhung der Parkgebühren
- Installation von elektronischen Anzeigen zur Luftbelastung
- generell Tempo 30 im Stadtgebiet auch auf Hauptverkehrsstrassen

die entweder im Umweltausschuss bereits abschließend behandelt wurden (Citymaut), rechtlich nicht möglich sind, Thema des Gutachtens für den Nahverkehrsentwicklungsplan sind, offenkundig nicht finanzierbar sind und/oder eine sorgfältige Bewertung und eine politische Entscheidung erforderlich machen.

Grundsätzlich stellt sich das Problem, dass die Stadt Nürnberg im Hinblick auf die Terminvorgaben der Regierung von Mittelfranken spätestens Anfang Juli ihre Stellungnahme zum Beitrag für den Luftreinhalteplan vorlegen muss. Bis zu diesem Zeitpunkt ist die notwendige und abschließende Prüfung der Anregungen und Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung nicht möglich, wird aber von der Verwaltung in der Folgezeit noch geschehen.

Zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen:

Aufgrund der vorstehenden inhaltlichen Ausführungen ergibt zu den einzelnen Punkte des Antrages folgendes zu behandeln:

Ziff. 1: Die Stellungnahme der Stadt ist nicht der Luftreinhalteplan und daher nicht den Formalien unterworfen. Die Zuständigkeit liegt bei der Regierung.

Ziff. 2: s. Anhang

Ziff. 3 & 4: Prioritäten sind Angelegenheit des Haushalts und dort zu beraten.

Ziff. 5: Eine konkrete Umsetzung des Zieles ist Angelegenheit des Verkehrsausschusses und in einer gesonderten Vorlage zu behandeln.

Ziff. 6:

lit. a: Das P&R Konzept zu überarbeiten ist Angelegenheit des AfV und in einer gesonderten Vorlage zu behandeln.

lit. b, d, e, f: Als Material für den Aktionsplan aufzunehmen und dort gesondert zu bewerten.

lit. c: wird von Stpl. in geeigneten Fällen dem Stadtrat ohnedies angeregt. Eine Umsetzung erfolgt aber allenfalls durch die Bauträger und ist nicht überwachbar (s. Diskussion um den Palmenhof).

lit.g: vom Stadtrat bei den Grundsätzen für die Aktion „Nürnberg – intelligent mobil“ in dieser Form abgelehnt.

Ziff. 7-9: Die Thesen stehen aus den o.g. Gründen nicht in Übereinstimmung mit dem Verwaltungspapier.

Am 12. Mai 2004

Bürgermeister Umwelt

Dr. Klemens Gsell

